



COMUNE DI VICENZA

P.G.n. 3473 Cat. 6 Cl.5

Deliberazione nr. 1

OGGETTO: Approvazione Studio di Fattibilità relativo all'attraversamento del territorio vicentino della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova redatto da RFI SpA.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Il seduta

L'anno 2015, il giorno 13 del mese di gennaio nella Residenza Municipale e precisamente nella sala delle adunanze consiliari, in ordine all'avviso di convocazione del Presidente del Consiglio comunale, Federico Formisano in data 31.12.2014 P.G.N. 105490 fatto recapitare a ciascun consigliere, si è riunito il Consiglio comunale.

Alla trattazione dell'argomento in oggetto, in seduta pubblica, risultano presenti ed assenti i componenti del Consiglio come dal seguente prospetto:

COMPONENTI IL CONSIGLIO

	Presente	Assente		Presente	Assente
1-Variati Achille (Sindaco)	X		17-Formisano Federico	X	
2-Ambrosini Bianca	X		18-Giacon Gianpaolo	X	
3-Baccarin Lorella	X		19-Guarda Daniele	X	
4-Baggio Gioia	X		20-Marobin Alessandra	X	
5-Bastianello Paola Sabrina		X	21-Miniutti Benedetta	X	
6-Bettiato Fava Valter	X		22-Nani Dino	X	
7-Capitanio Eugenio	X		23-Pesce Giancarlo	X	
8-Cattaneo Roberto	X		24-Possamai Giacomo	X	
9-Cicero Claudio	X		25-Pupillo Sandro	X	
10-Colombara Raffaele		X	26-Rizzini Lorenza	X	
11-Dal Lago Manuela	X		27-Rossi Fioravante	X	
12-Dal Maso Everardo	X		28-Rucco Francesco		X
13-Dal Pra Caputo Stefano	X		29-Ruggeri Tommaso		X
14-Dalla Negra Michele		X	30-Tosetto Ennio	X	
15-Dovigo Valentina		X	31-Vivian Renato	X	
16-Ferrarin Daniele		X	32- Zaltron Liliana	X	
			33-Zoppello Lucio	X	

e pertanto risultano

Presenti 26 - Assenti 7

Presiede: il Presidente del Consiglio comunale Federico Formisano.

Partecipa: il Segretario Generale dott. Antonio Caporrino.

Sono designati a fungere da scrutatori i consiglieri sigg.: Baggio Gioia, Bettiato Fava Valter e Dal Maso Everardo.

Alla trattazione dell'argomento sono presenti i seguenti assessori: Dalla Pozza, Nicolai, Rotondi e Zanetti.

Assente giustificata l'assessore: Cavalieri.

Il Presidente, accertato il numero legale e già nominati gli scrutatori, dichiara aperta la seduta e invita il Consiglio Comunale a procedere alla trattazione dell'argomento in oggetto, di cui alla proposta di deliberazione che si allega sub lettera A), illustrata e parzialmente discussa nella seduta del 12/01/2015, il cui verbale si allega alla presente sub lettera B).

Sono stati presentati nr. 7 emendamenti ed 1 sub emendamento dei quali 2 sono stati ritirati.

Sono stati esaminati nr. 5 emendamenti ed 1 sub emendamento, dei quali 1 respinto e 4 approvati (per 1 come proposto dal sub emendamento e per 1 approvato parzialmente) e numerati da sub 1) a sub 5).

Omissis

Il Presidente pone in votazione la proposta di deliberazione nel testo che si allega, risultante dagli emendamenti approvati nel corso della discussione.

Al riscontro dei voti, la votazione dà il seguente esito:

Presenti	29	
Astenuti	4	Baggio, Bastianello, Cattaneo e Rucco
Votanti	25	
Favorevoli	23	Ambrosini, Baccarin, Bettiato Fava, Capitanio, Colombara, Dal Maso, Dal Pra Caputo, Formisano, Giacon, Guarda, Marobin, Miniutti, Nani, Pesce, Possamai, Pupillo, Rizzini, Rossi, Ruggeri, Tosetto, Variati, Vivian e Zoppello
Contrari	2	Dovigo e Zaltron

Il Presidente ne fa la proclamazione.

Il Presidente pone, quindi, in votazione l'immediata eseguibilità del provvedimento che viene approvata, con votazione in forma palese a mezzo di procedimento elettronico, avendo riportato

Presenti	28	
Astenuti	3	Baggio, Bastianello, Rucco
Votanti	25	
Favorevoli	24	Ambrosini, Baccarin, Bettiato Fava, Capitanio, Cattaneo, Colombara, Dal Maso, Dal Pra Caputo, Formisano, Giacon, Guarda, Marobin, Miniutti, Nani, Pesce, Possamai, Pupillo, Rizzini, Rossi, Ruggeri, Tosetto, Variati, Vivian e Zoppello
Contrari	1	Zaltron

Il Presidente Formisano proclama la deliberazione immediatamente eseguibile.

Collegati alla deliberazione sono stati presentati 11 ordini del giorno di cui 1 respinto e 10 approvati (di cui 2 approvati con modifiche e 1 approvato parzialmente) e numerati da sub 6) a sub 16).

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

“Il progetto preliminare della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino Venezia (tratta Verona-Padova) è compreso tra quelli relativi alle opere individuate dal I Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato con Deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 ai sensi dell’art. 1 della Legge n. 443/2001 “Legge Obiettivo”.

La “tratta veneta dell’asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)” è compresa nell’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell’ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”, confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011. L’intervento “Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV – Tratta AV/AC Verona Padova” è, altresì, inserito nel “X Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2012”, approvato con delibera CIPE n. 136 del 21.12.2012.

Con deliberazione n.94 del 29.3.2006, pubblicata sulla G.U. Serie Generale n.273 del 23.11.2006, il CIPE ha approvato, ai sensi dell’art.165 D.Lgs.163/2006, il progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova relativamente alle tratte Verona-Montebello Vic.no e Grisignano di Zocco-Padova.

In data 02/08/2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato un tavolo tecnico per approfondire le esigenze di localizzazione del tracciato AV/AC per l’attraversamento del territorio vicentino; la Legge 147/2013 annovera anche la tratta Verona-Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi secondo quanto previsto dalla Legge 191/2009.

Nel corso del 2014, su iniziativa della Camera di Commercio di Vicenza, della Regione Veneto e del Comune di Vicenza, è stato aggiornato lo studio di prefattibilità già predisposto nel 2012, sostituendo il previsto attraversamento in galleria delle aree maggiormente urbanizzate della Città di Vicenza con un passaggio in superficie e, in parte, per motivi urbanistico-ambientali, in trincea coperta, al fine di ridurre i costi di realizzazione sia rispetto alla soluzione CIPE 2006, sia rispetto allo studio di prefattibilità del 2012.

A seguito dell’incontro tenutosi a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 25/06/2014, alla presenza, tra gli altri, del Ministro delle Infrastrutture, del Presidente della Regione del Veneto, del Sindaco di Vicenza e del Presidente della Camera di Commercio di Vicenza (seguito poi da altri due incontri di approfondimento a livello tecnico con RFI e Italferr, in data 01/07/2014 e 10/07/2014), si è ritenuto opportuno sottoscrivere un apposito Protocollo di Intesa per precisare gli obiettivi che dovranno essere oggetto dello Studio di Fattibilità per la nuova soluzione di tracciato individuata e gli impegni di ogni soggetto interessato in ordine alla predisposizione e alla approvazione di detto Studio.

In data 22 luglio 2014 il Sindaco del Comune di Vicenza ha dato comunicazione al Consiglio Comunale in merito al Protocollo d’Intesa per la soluzione del nodo di Vicenza per Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) e che durante la stessa seduta consiliare è stato approvato un ordine del giorno con il quale è stato invitato il Sindaco a proseguire nelle relazioni con il Governo, la Regione Veneto, Italferr ed RFI per addivenire alla firma del Protocollo d’Intesa

che preveda lo sviluppo di uno studio progettuale di fattibilità da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale.

Con delibera di Giunta Comunale n.148 del 28 luglio 2014 è stato approvato lo schema di Protocollo di intesa per la redazione del citato dello studio di fattibilità per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova, ed è stato altresì incaricato il Sindaco alla firma del Protocollo stesso.

Il Protocollo è quindi stato sottoscritto in data 29 luglio 2014 e, rispetto alle soluzioni precedenti, descrive gli impegni reciproci da parte dei soggetti firmatari, prevedendo in sintesi quanto segue:

- eliminazione della galleria di Altavilla Vicentina (ad ovest di Vicenza) e della galleria di sottoattraversamento di Vicenza;
- realizzazione della nuova stazione "*Vicenza Fiera*", a servizio del traffico AV/AC, regionale e merci;
- interrimento della linea storica e della linea AV/AC in "zona Ferrovieri", quale intervento di "ricucitura urbana" ;
- mantenimento dell'attuale sede a 4 binari in corrispondenza della trincea di viale Risorgimento;
- realizzazione della nuova stazione "Vicenza Tribunale" a servizio del traffico regionale e interregionale, nonché con funzioni di "volano ferroviario" per ammortizzare le eventuali disfunzioni dovute alla mancata realizzazione di nuovi binari nella trincea di viale Risorgimento, con conseguente realizzazione di interventi idraulici necessari per ridurre il rischio idraulico generato dal fiume Retrone e dal fiume Bacchiglione (bypass idraulico del fiume Retrone sotto monte Berico e sfioro del fiume Bacchiglione nell'alveo del Retrone e bacinizzazione delle golene del Bacchiglione per laminarne le portate);
- realizzazione della nuova linea urbana di trasporto rapido di massa a trazione elettrica, in sede riservata, per assicurare alla città un'offerta necessaria di collegamento TPL tra il bacino di utenza metropolitano e le stazioni ferroviarie nella tratta Tribunale-Fiera;
- realizzazione di una nuova viabilità "gronda sud" per evitare la congestione del traffico nella zona della stazione "Vicenza Tribunale" e per dare efficacia alla ricucitura urbana dell'interrimento ferroviario in zona Ferrovieri, anche verificando la possibilità di comprendere una galleria sotto monte Berico sinergica con il bypass idraulico del Retrone.

I sottoscrittori del Protocollo, richiamato il valore del territorio vicentino e il riconoscimento di Vicenza quale patrimonio dell'umanità (Unesco), hanno concordato sulla necessità che il successivo sviluppo progettuale garantisca la massima riduzione degli impatti e la qualità paesaggistica e architettonica delle opere.

Con il Protocollo, RFI SpA si è impegnata a procedere, tramite Italferr S.p.A., alla redazione dello Studio di fattibilità degli interventi ferroviari per l'attraversamento del territorio vicentino oggetto del presente provvedimento, entro quattro mesi dalla sottoscrizione del citato Protocollo, mentre Regione e Comune si sono impegnati ad approvare con eventuali osservazioni il suddetto Studio entro trenta giorni dalla consegna del progetto.

In data 10 dicembre 2014 pgn 99049 RFI SpA. in ottemperanza all'impegno assunto, ha formalizzato la consegna dello Studio di Fattibilità oggetto della presente relazione.

Ciò premesso,

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la relazione del Sindaco,

Visto:

- il Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 29 luglio 2014;
- lo Studio di Fattibilità redatto dalla Soc. RFI SpA, tramite ITALFERR SpA trasmesso con nota del 10/12/2014 ns. prot.99049;
- l'art.14 ter, comma 6, della L.241/90.

DELIBERA

1) di dare atto che le premesse e quanto sopra considerato costituiscono parte integrante del presente provvedimento;

2) di approvare per quanto di competenza e per le finalità riportate nel Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 29 luglio 2014, lo Studio di fattibilità, pervenuto in data 10/12/2014 pgn 99049, relativo all'attraversamento del territorio vicentino della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova, allegato in formato digitale e parte integrante del presente provvedimento, che contiene opere viarie, di Trasporto Pubblico Locale e di messa in sicurezza idraulica connesse agli interventi ferroviari, quale parte integrante sostanziale ed imprescindibile del progetto da realizzare, con le seguenti osservazioni:

- 1) Si ritiene necessario valutare soluzioni progettuali alternative rispetto alla realizzazione in galleria del by pass idraulico, già previsto nel Piano degli Interventi della Regione Veneto, e del by pass stradale, già indicato nel vigente Piano di Assetto del Territorio del Comune di Vicenza.

Le alternative progettuali, anche distinguendo le funzioni idrauliche e viarie, dovranno comunque perseguire i seguenti obiettivi:

- risolvere le criticità idrauliche nei luoghi interessati dalla realizzazione delle opere infrastrutturali del progetto di AV/AC e opere connesse;
- raggiungere gli obiettivi di riduzione del traffico privato a favore della velocizzazione del TPL, in particolare per la realizzazione del sistema filoviario.

In ogni caso le opere per la messa in sicurezza idraulica e per la mobilità dovranno avvenire solo previa esclusione di danni, con particolare riguardo ai beni di interesse storico-culturale.

Considerata la rilevanza paesaggistica-storico-culturale del sito, si richiede un approccio adeguato sotto i profili della qualità di analisi e di progettazione. Nella redazione del progetto definitivo e nel processo di VIA dette attività di progettazione, analisi e valutazione dovranno essere svolte a cura di istituzioni universitarie di eccellenza per i profili tematici interessati (geologia, geotecnica, tecniche di realizzazione di gallerie, impatti ambientali, incidenza sull'assetto idrogeologico, conservazione dei beni architettonici, ecc.).

- 2) In considerazione delle molteplici interferenze tra le infrastrutture di progetto e il contesto insediativo interessato, risulta necessario avviare un censimento e un monitoraggio sullo stato di consistenza dei beni monumentali, insediativi, impiantistici e infrastrutturali, al fine di prevedere la messa in sicurezza preventiva dei beni interessati dalla cantierizzazione delle opere da realizzare e il monitoraggio continuativo durante le diverse fasi di lavorazione e nella successiva fase di assestamento.

- 3) Si richiede di individuare soluzioni progettuali migliorative, con particolare riferimento agli aspetti di inserimento paesaggistico, per il collegamento viario tra la “Gronda Sud”, Viale Fusinato e Piazzale X Giugno/Viale del Risorgimento.
- 4) In riferimento agli impatti derivanti dal rumore e vibrazioni dovrà essere garantita l'efficacia delle barriere ferroviarie e stradali rispetto ai ricettori, anche con riferimento alla loro dislocazione altimetrica. Particolare attenzione dovrà essere posta ai siti sensibili. Dovranno essere adottate le BAT (migliori tecnologie disponibili) al fine di eliminare le vibrazioni negli edifici posti in aderenza o nelle vicinanze delle nuove infrastrutture ferroviarie e stradali.
- 5) Nell'area dell'ambito ferroviario circostante l'attuale stazione, destinato a completa dismissione delle funzioni strumentali, lo Studio di Fattibilità prevede (Elaborato opere connesse n. 016) la realizzazione di infrastrutture per la mobilità e, con unica e omogenea campitura, di aree a verde al fine della riqualificazione ambientale e dell'integrazione di tale ambito con il limitrofo Campo Marzo e con le aree di interesse ambientale collocate lungo il Retrone.
In fase di sviluppo progettuale dovranno conseguentemente e coerentemente essere meglio definite le modalità per procedere a detta riqualificazione, definendo, d'intesa con l'Amministrazione Comunale, le destinazioni ammesse per gli attuali volumi al fine di perseguire la migliore integrazione urbana.
- 6) Inserimento urbano, architettonico e ambientale delle stazioni: si ritiene che la progettazione architettonica delle nuove stazioni dovrà essere oggetto di particolari attenzioni in quanto, oltre a garantire la funzionalità, dovrà essere garantito un inserimento architettonico-paesaggistico coerente e in armonia con i valori tutelati anche dalla limitrofa Buffer Zone UNESCO. A tale fine si chiede che il Comune di Vicenza sia coinvolto nel processo per la definizione architettonica delle future stazioni.
Dovranno essere approfonditi gli aspetti di inserimento urbano delle nuove infrastrutture al fine di prevenire situazioni di degrado e favorire l'integrazione con il contesto di riferimento.
Entrambi gli edifici da destinarsi a stazione, dovranno essere realizzati con tecnologie ecocompatibili e ad alta efficienza energetica, che utilizzino materiali e sistemi atti a limitare il consumo energetico. In particolare per la Stazione Tribunale, si chiede sia prevista la costruzione di un edificio a emissioni zero, sfruttando il collegamento al teleriscaldamento.
Per la Stazione Fiera dovrà essere valutato il ricorso ai “tetti verdi” e altri sistemi atti a ridurre le così dette “isole di calore”.
- 7) Considerato che l'approvazione del progetto definitivo in CIPE comporta anche la variante degli strumenti urbanistici per la localizzazione dell'opera, si ritiene che tale variante localizzativa debba comprendere anche le modifiche dello strumento urbanistico necessarie per la completa e organica attuazione del progetto stesso, comprese le varianti che il Comune indicherà per la gestione delle procedure di esproprio, per la delocalizzazione degli immobili e delle attività interferite e per l'attuazione del progetto stesso, comprensivo delle opere connesse.
- 8) Con riferimento alle previsioni di esercizio ferroviario previsto, è necessario perseguire l'obiettivo che i quattro binari possano servire tutto il traffico ferroviario circolante nel nodo di Vicenza, con il ricorso a soluzioni tecnologiche (deviate, elettrificazione e segnalamento) che garantiscano la completa banalizzazione d'uso dei

binari, al fine di evitare ogni specializzazione di circolazione e di non costituire vincoli per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale.

- 9) Nell'ambito dello sviluppo del progetto definitivo dalla Nuova Stazione Tribunale verso Grisignano, si dovranno approfondire adeguatamente le soluzioni progettuali delle opere connesse necessarie a garantire e implementare i collegamenti a servizio della mobilità cittadina interferita dalla realizzazione del quadruplicamento ferroviario. Si evidenzia in particolare il nodo del cavalcaferrovia di Cà Balbi, dove è necessario prevedere un'alternativa di percorso (connessione con Via Martiri delle Foibe) per consentire l'intervento previsto di rifacimento del cavalcaferrovia stesso.
- 10) Dovranno essere superate le cesure generate dalle infrastrutture ferroviarie di progetto, garantendo la permeabilità ciclabile, pedonale e gli obiettivi di ricucitura urbana, con particolare riferimento a:
- Eliminazione Cavalcaferrovia Ferretto de' Ferretti con realizzazione di un nuovo sottopasso ciclo pedonale;
 - Eliminazione dell'esistente struttura e realizzazione di un nuovo percorso ciclo pedonale allargato in Via D'Annunzio;
 - Eliminazione dell'esistente struttura e realizzazione di una nuova connessione tra Strada Paradiso e Strada di Ca' Balbi;
 - Adeguamento dei sottopassi esistenti lungo tutto il tracciato ferroviario oggetto di intervento;
 - La possibilità di realizzare tratti di viabilità ciclabile sui sedimi ferroviari dismessi e su quelli non più funzionali all'esercizio ferroviario.

Inoltre al fine di migliorare le funzionalità dell'esercizio ferroviario del nodo di Vicenza anche in caso di circolazione perturbata e in coerenza con le funzioni del "volano ferroviario", si chiede di valutare progettualmente l'eliminazione del passaggio a livello di Anconetta mediante la realizzazione delle opere sostitutive.

- 11) Dovrà essere garantito lo sviluppo dell'operatività ferroviaria per il trasporto merci a servizio delle attività produttive esistenti e attualmente "raccordate" (tra le quali Scalo Messina, O.G.R. e le acciaierie). Si chiede di approfondire ulteriormente la possibilità:
- di soddisfare la richiesta della Committenza Funzionale relativamente al fascio di binari di presa e consegna a servizio del raccordo Acciaierie per il corretto approvvigionamento delle Acciaierie stesse;
 - di potenziare e migliorare le modalità di servizio agli impianti O.G.R. e Scalo Messina, in vista di uno sviluppo produttivo delle aziende interessate, anche valutando l'inserimento di un binario aggiuntivo per la manovra di retrocessione dei convogli destinati o provenienti ai/dai citati impianti produttivi, finalizzata all'inversione di marcia e all'impegno degli scambi a loro dedicati.
- 12) Nelle nuove stazioni (Fiera e Tribunale) è necessario approfondire l'organizzazione e il dimensionamento degli spazi in progettazione al fine di ottimizzare gli aspetti intermodali legati alla mobilità urbana ed extraurbana. Per la Stazione Fiera non risultano essere previsti adeguati spazi per gli utenti del trasporto urbano ed extraurbano (FTV, taxi, TPL e biciclette). Per la Stazione Tribunale, oltre a garantire almeno l'attuale capacità di sosta del parcheggio di interscambio esistente, dovrà essere previsto uno spazio di intermodalità con il trasporto extraurbano, urbano e uno spazio per bicipark, nonché un collegamento

ciclopedonale con la zona nord della Città attraverso il prolungamento fino alla stazione stessa della pista ciclopedonale lungo la ferrovia Vicenza–Schio, oggi ferma ad Anconetta.

- 13) In riferimento agli interventi previsti a Vicenza Ovest, sia in fase di cantiere che di assetto definitivo dovrà essere garantita la completa continuità funzionale del quartiere fieristico e un adeguato studio sull'accessibilità veicolare e pedonale atta ad evitare interferenze tra le attività fieristiche e ferroviarie con particolare riguardo al tema della sosta.
- 14) In riferimento al progetto della filovia, è necessario che sia condotta un'analisi comparativa tra i diversi tipi di "sistema filobus", in base alla quale il Comune di Vicenza sceglierà la soluzione da inserire nel progetto definitivo. Dovranno essere in particolare sviluppate le caratteristiche prestazionali relative alle fermate, all'avvicinamento in banchina, alle tecnologie di trazione elettrica/mista, alle infrastrutturazione viaria, al comfort a bordo dei veicoli, all'accessibilità per tutti, all'estetica del sistema filoviario in grado di caratterizzare il nuovo sistema di trasporto quale componente nodale, innovativa e attrattiva per la mobilità urbana. Si richiede inoltre che la nuova filovia venga progettata e sviluppata, anche in previsione della gara, come sistema unico e coordinato di veicolo-impiantistica-infrastrutturazione stradale tale da ottimizzare le potenzialità del veicolo prescelto in funzione della trasformabilità del contesto stradale interessato. Particolare attenzione andrà posta alla compatibilizzazione tra supporti della linea di alimentazione elettrica e della pubblica illuminazione.
- 15) Si ritiene necessario che la redazione del progetto definitivo sia preceduta da aggiornamenti degli studi di traffico e di trasporto pubblico relativi alle modifiche del sistema della mobilità indotti dall'AV/AC e opere connesse.
- 16) Si chiede di verificare la possibilità di procedere alla copertura carrabile della trincea ferroviaria di Viale Risorgimento e dell'ampliamento di Piazzale Fraccon verso est, al fine di mitigare gli effetti derivanti dalle emissioni di rumore e ottimizzare la gestione dei flussi di traffico in superficie (auto, TPL e biciclette).
- 17) Il progetto interferisce con i più importanti assi viari di Vicenza. Si richiede che la realizzazione delle opere avvenga con fasi che consentano la minimizzazione degli impatti viari. Pertanto si chiede che il coordinamento e la programmazione degli interventi sia effettuata con l'Amministrazione Comunale. In particolare la progettazione e la cantierizzazione delle infrastrutture dovrà essere coordinato con i progetti della nuova tangenziale di Vicenza, sia a est sia ad ovest, in special modo per quanto riguarda il nodo di Cà Balbi.
- 18) In fase di redazione del progetto definitivo dovranno essere approfonditi gli aspetti relativi alle ricadute delle opere sull'assetto idrogeologico del territorio, alla fine di evitare e prevenire criticità che dovessero generarsi per la realizzazione di opere nel sottosuolo, in particolare in riferimento ad eventuali interferenze con la falda freatica.
Si evidenzia, inoltre, la necessità di approfondire le interferenze delle opere con i sottoservizi e le reti esistenti, tra le quali si evidenziano: la rete dell'acquedotto di Padova, la rete del teleriscaldamento e la prevista rete a servizio del nuovo depuratore in fase di progettazione da parte di Acque Vicentine.

- 19) A parità di funzionalità deve essere valutata e garantita, anche mediante modifiche planimetriche delle infrastrutture in progetto, la minimizzazione delle interferenze comportanti espropri.
Al fine di limitare i disagi e consentire l'adozione di misure alternative all'esproprio, dovranno essere puntualmente previste e garantite le tempistiche di erogazione degli indennizzi a favore degli espropriati.
Al fine di garantire un adeguato ristoro anche per danni indiretti generati dall'attuazione del progetto, si dovrà considerare la possibilità di definire modalità di applicazione degli indennizzi in analogia a quanto attuato dalla Regione Veneto in occasione della realizzazione del passante di Mestre.
- 20) Si rileva che non tutte le basi cartografiche utilizzate per lo Studio di Fattibilità sono aggiornate con il più recente stato dei luoghi e degli immobili interferiti. Dovranno essere effettuati appositi rilievi di dettaglio per aggiornare la rappresentazione dello stato dei luoghi.
- 21) Di verificare in sede di progetto definitivo del 2° sub-lotto “Vicenza-Grisignano di Zocco” la fattibilità dell'interramento della linea storica e della linea AV/AC in “zona Vicenza Est”, indicativamente dal punto di attraversamento della roggia “Riello” a quello di attraversamento della roggia “Caveggiara”, previo reperimento di adeguate risorse economiche aggiuntive e verifica analisi costi e benefici.
- 22) Che nell'ambito della progettazione definitiva della “variante Treviso Schio” sia valutato anche il rifacimento del sottopasso di Borgo Casale in modo da renderne “accessibile” la percorribilità ciclo-pedonale.
- 23) Di prevedere in sede di progetto definitivo del 2° sub-lotto “Vicenza-Grisignano di Zocco” la realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale tra via Paradiso e via Alidosio così da collegare il quartiere della Stanga con le frazioni di Bertesinella e Settecà.
- 24) Di prevedere in sede di progetto definitivo del 2° sub-lotto “Vicenza-Grisignano di Zocco” la realizzazione di due “cul de sac” in corrispondenza dei due tratti terminali di via Paradiso all'altezza dell'attuale passerella che oltrepassa la linea ferroviaria così da consentire un'agevole e sicura inversione di marcia sia per gli autoveicoli privati che per quelli pubblici (es.: autoambulanze, mezzi della nettezza urbana, ecc.)
- 3) di dare atto che il presente provvedimento non comporta spese, minori entrate, né altri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio del Comune;
- 4) di attestare che non vi sono altri oneri riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio del Comune, ai sensi dell'art.49 del Tuel, D.Lgs.267/2000, come modificato dall'art.3 del DL 10/10/2012 n.174;
- 5) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs 267/2000 e s.m.i.”.

IL PRESIDENTE
F.to Formisano

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Caporrino

PARERI

- *Visto il seguente parere della **Commissione Territorio** espresso nella seduta del 9 gennaio 2015:*

“La 3^a commissione consiliare “Territorio” riunita nella seduta del 9.01.2015, dopo l’esame della proposta di provvedimento di cui all’oggetto, presenti i consiglieri Capitano Eugenio, Marobin Alessandra, Giacom Giampaolo, Rossi Fioravante, Cattaneo Roberto, Zoppello Lucio, Dal Lago Manuela, Cicero Claudio, Dovigo Valentina, Guarda Daniele, Ferrarin Daniele e Rucco Francesco

(Consiglieri assenti: Bastianello Paola Sabrina)

*Sono inoltre presenti: Sindaco Achille Variati,
Assessori : Dalla Pozza Antonio Marco*

stabilisce di esprimere il parere alla proposta di deliberazione del Consiglio Comunale, avente per oggetto: “Approvazione Studio di Fattibilità relativo all’attraversamento del territorio vicentino della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova redatto da RFI SpA”, come sotto riportato:

Parere favorevole: Capitano Eugenio, Marobin Alessandra, Giacom Giampaolo, Rossi Fioravante e Guarda Daniele.

*Si riservano in Aula: Cattaneo Roberto, Zoppello Lucio, Dal Lago Manuela.
Parere contrario: Dovigo Valentina e Ferrarin Daniele.*

Non partecipano al voto in quanto non presenti in aula al momento del voto: Cicero Claudio e Rucco Francesco.”

PARERI DIRIGENTI

Attesi i pareri espressi in ordine alla regolarità tecnica dai responsabili dei servizi interessati resi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del TUEL, che vengono integralmente trascritti e inseriti nella presente deliberazione come segue:

"Parere favorevole alla presente proposta di deliberazione sotto il profilo della regolarità tecnica.

*Addì, 11.12.2014 IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO f.to arch. Antonio Bortoli
f.to dott. Danilo Guarti
f.to ing. Diego Galiazzo
f.to arch. Carlo Andriolo”*

“Visto il punto 4 del dispositivo, parere favorevole in ordine alla regolarità contabile sulla presente proposta di deliberazione.

Addì, 15/12/14 IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO f.to dott. Mauro Bellesia”.